

**KEWENANGAN KEPOLISIAN REPUBLIK INDONESIA DAN DINAS
PERHUBUNGAN DALAM PENANGGAPAN PELANGGARAN LALU-LINTAS
(Studi Di Kalimantan Barat)**

Oleh
WAHYU JATI WIBOWO, SH., S.Ik.
A.2021131085

Pembimbing I : Prof. Dr. Kamarullah,SH.,M.Hum
Pembimbing II : Mawardi,SH.,M.Hum

ABSTRACT

This thesis addresses the issue of Indonesian National Police Authority and the Department of Transportation in the handling of Traffic Violations (Studies In West Kalimantan). The method used in this study is a research method using socio-juridical approach. The results showed that: Law Enforcement Against Violation of traffic in West Kalimantan Regional Police Law was caused by the traffic discipline is still weak citizens of different ages, which is dominated by offenders aged 16-30 years as many as 32 669 or 36.09%, followed by age 31-40 years as many as 20 121 or 22.22%, and the presence of young offenders aged between 10-15 as many as 7471 or 8.25%, which should not be allowed to get driver's license for driving a two-wheeled vehicle and four wheels. While the factors that influence the occurrence of traffic violations, is the human factor, vehicle factor, the road factors, and factors lingkungan. Kewenangan owned by the Police and the Department of Transportation attributive in solving traffic violations, namely; that the authority of the Department of Transportation investigators conducted field LLAJ in Terminal and / or a weighing instrument fitted permanently. Motor vehicle inspection authority in the road can be done by investigators with the LLAJ field shall coordinate with and must be accompanied by the Indonesian National Police Officer. Enforcement Violation of Traffic and Transportation can be done by investigators Department of Transportation field LLAJ with obligatory accompanied by Officer Police includes examining evidence passed the test for compulsory vehicle test, physically Motor Vehicles, carrying capacity and / or means of transporting goods and / or operating licenses transport. Yet for SIM examination, STNKB, STCKB, TCKB can only be done by a law enforcement officer Polri.. Upaya traffic violations in West Kalimantan can be done in a focused way: oriented to protection, shelter and services to road users who commit the offense of: repression violation helmets, seat belts and fittings of motor vehicles; Other road users such as: driver's license violation enforcement, speed, signs, markings and others, as well; disclosure of interest form the criminal case: violation enforcement vehicle registration, order number, engine number and other). Implemented not only at the time of the police operation carried out alone but also on the location and hours vulnerable according to the results of analysis and evaluation conducted by analyst traffic section in the police in efforts to maintain security, safety, order and a smooth traffic. Community Policing implement the traffic functions carried out continuously in a mutually supportive togetherness without having to interfere with the functions, duties, responsibilities and authority of each institution associated therein.

ABSTRAK

Tesis ini membahas masalah Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia Dan Dinas Perhubungan Dalam Penanganan Pelanggaran Lalu-Lintas (Studi Di Kalimantan Barat) . Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian dengan menggunakan pendekatan yuridis-sosiologis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran lalu lintas di Wilayah Hukum Polda Kalimantan Barat disebabkan oleh faktor disiplin berlalu lintas yang masih lemah dari berbagai usia warga masyarakat, yang didominasi oleh pelanggar usia 16-30 tahun sebanyak 32.669 atau 36,09%, disusul usia 31-40 Tahun sebanyak 20.121 atau 22,22%, serta adanya pelanggar usia muda antara 10-15 sebanyak 7.471 atau 8,25%, yang seharusnya belum diperbolehkan mendapatkan SIM untuk mengendarai kendaraan roda dua dan roda empat. Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas, adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Kewenangan yang dimiliki oleh Kepolisian dan Dinas Perhubungan secara atributif dalam penyelesaian pelanggaran lalu-lintas yaitu bahwa Kewenangan PPNS Dinas Perhubungan bidang LLAJ dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Kewenangan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dapat dilakukan oleh PPNS bidang LLAJ dengan wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilakukan oleh PPNS Dinas Perhubungan bidang LLAJ dengan wajib didampingi oleh Petugas Polri meliputi pemeriksaan tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji, fisik Kendaraan Bermotor, daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang, dan/ atau izin penyelenggaraan angkutan. Namun untuk pemeriksaan SIM, STNKB, STCKB, TCKB hanya dapat dilakukan oleh Petugas Polri.. Upaya penegakan hukum pelanggaran lalu lintas di wilayah Kalimantan Barat dapat dilakukan secara terfokus : berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan terhadap pengguna jalan yang melakukan pelanggaran berupa : penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor; Pengguna jalan lainnya berupa : penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya, serta; kepentingan pengungkapan kasus pidana berupa : penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya). Dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas di lingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas. Mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas yang dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.

Kata Kunci : Kewenangan Kepolisian Republik Indonesia, Dinas Perhubungan

Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang sangat strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa bagi mobilitas orang maupun barang keseluruh wilayah. Selain itu transportasi berperan sebagai pendukung, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan dan hasilnya.

Penyediaan sarana dan prasarana transportasi merupakan infrastruktur dasar (*Basic Infrastructure*) bagi pelaksanaan kegiatan masyarakat di segala bidang, baik yang menyangkut kegiatan ekonomi maupun sosial. Untuk mewujudkan suatu tatanan transportasi yang efektif dan efisien maka sistem transportasi harus ditata dalam satu kesatuan sistem yang pengembangannya dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamiskan unsur-unsurnya yang terdiri atas jaringan prasarana, jaringan pelayanan, kendaraan dan manusia serta peraturan dan prosedur yang sedemikian rupa sehingga terwujud situasi lalu lintas yang tertib, nyaman, lancar dan selamat.

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi merupakan unsur penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, dalam pembinaan persatuan dan kesatuan bangsa, wilayah negara, dan fungsi masyarakat serta dalam memajukan kesejahteraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar tercapai

keseimbangan dan pemerataan pembangunan antardaerah, membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional, sehingga pemerintah menetapkan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan.

Dalam upaya meningkatkan kuantitas dan kualitas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, pemerintah telah menetapkan Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan sebagai pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang sudah tidak sesuai dengan situasi dan kondisi, perubahan lingkungan strategis, kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas, dan angkutan jalan saat ini, termasuk akibat diberlakukannya otonomi daerah dan pertimbangan keuangan daerah dan pusat. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 ditetapkan dengan tujuan untuk menciptakan kondisi lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, aman, nyaman, teratur, lancar dengan biaya yang terjangkau masyarakat serta terjamin dari segi keselamatan. Ini berarti bahwa aspek keselamatan merupakan aspek yang sangat penting dalam suatu kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan maka Undang-Undang yang mengatur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dinyatakan tidak berlaku. Terdapat beberapa perubahan yang cukup mendasar yang dibawa dalam UU No 22 Tahun 2009 ini.

Dalam Undang-Undang No 22 Tahun 2009 ini salah satunya diatur mengenai kewenangan petugas Dinas Perhubungan, dimana dijelaskan bahwa fungsi-fungsi seperti pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Lalu Lintas bukan menjadi kewenangan Dinas Perhubungan melainkan kewenangan petugas kepolisian¹.

Kewenangan petugas Dinas Perhubungan secara umum hanya dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap (Pasal 262 ayat (2)). Meskipun demikian dalam keadaan tertentu kewenangan tersebut dapat dilaksanakan di jalan namun harus berkoordinasi dan didampingi oleh petugas polri.

Semangat dari Paradigma baru UU No. 22 tahun 2009 ini adalah bahwa penyelenggaraan LLAJ dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait dengan kata lain bahwa instansi yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan dan pengelolaan LLAJ lebih bersifat kebersamaan dimana ada 5 instansi terkait sebagai pembina penyelenggaraan LLAJ. Dalam pelaksanaannya pembina penyelenggaraan LLAJ terdiri dari 5 instansi dan dikoordinasikan melalui Forum LLAJ bersama dengan akademisi dan masyarakat. Instansi pembina dan penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan termasuk ruang lingkup penyelenggaraannya berdasarkan UU No 22 tahun 2009 diatur dalam pasal 5 sampai dengan pasal 13.

Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat melaksanakan tugas pokoknya untuk menindak lanjuti kelayakan Angkutan Jalan dimana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu

¹Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pasal 12.

Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan, Pengemudi, Pengguna jalan, serta pengelolaanya. Untuk tugas Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat mempunyai peran serta untuk menguji kelayakan kendaraan bermotor dimana layak tidaknya beroperasi di jalan sehingga kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat hanya melingkupi menguji kelayakan angkutan kendaraan bermotor di dalam sebatas ruang lingkup dari Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat itu sendiri dan yang dimaksud dengan pengujian kendaraan bermotor itu sendiri adalah serangkaian kegiatan menguji dan memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan layaknya suatu kendaraan bermotor itu.

Kedudukan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat dalam pengaturan Lalu Lintas Jalan di Provinsi Kalimantan Barat menurut Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diatur mengenai kewenangan petugas Dinas Perhubungan, dimana dijelaskan bahwa fungsi-fungsi seperti pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli Lalu Lintas bukan menjadi kewenangan Dinas Perhubungan melainkan kewenangan petugas kepolisian, dan di dalam Undang-Undang yang baru ini dimana disebutkan bahwa Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat bekerja sama dengan jajaran Kepolisian Satuan Lalu Lintas Polda Kalimantan Barat untuk mencegah terjadinya tindak pidana dalam pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam Pasal 3 BAB II Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan mengenai tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yakni:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat Persatuan dan kesatuan bangsa serta mampu menjunjung tinggi martabat Negara;
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan berbudaya bangsa; dan
- c. Terwujudnya penegak hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat
- d. Menurut Pasal 4 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan undang-undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:
 - a. Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang dan/atau barang di jalan.
 - b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
 - c. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selain itu, kendaraan umum atau perusahaan angkutan umum juga harus memiliki izin usaha dalam penyelenggaraan angkutan orang. Izin usaha dalam penyelenggaraan angkutan orang diatur dalam Pasal 173 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Perusahaan Angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau

barang wajib memiliki:

- (1) Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
- (2) Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
- (3) Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.”

Izin sebagai mana yang dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah berupa dokumen dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan. Pemberian izin sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dilaksanakan melalui seleksi atau pelelangan sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan. Dan izin penyelenggaraan angkutan ini berlaku untuk jangka waktu tertentu. Kewajiban memiliki izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak berlaku untuk :

- a. Angkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau
- b. Pengangkutan jenazah.

Namun pada kenyataan yang terjadi tidak sesuai dengan apa yang di harapkan dan dicita-citakan, kecelakaan sering terjadi di ruas Jalan Raya, seperti contoh kasus yaitu, kecelakaan yang menimpa Travel tujuan Sambas-Pontianak dengan truk bermuatan Pasir di Siantan dengan korban meninggal 8 orang dan korban luka-lukasebanyak 17 orang berat maupun ringan, kasus tersebut ditangani oleh Kepolisian Kota Pontianak untuk menyelidiki angkutan tersebut, maka pihak kepolisian berkordinasi dengan Dinas Perhubungan (DISHUB) untuk memeriksa adminitrasi izin travel tersebut dan angkot.

Dalam hal ini penegakan hukum, penyidikan merupakan tahap awal dalam proses peradilan pidana. Tindakan penyidik yang akan menentukan suatu proses peradilan pidana, sebab dari sinilah nanti akan didapatkan bukti-bukti tentang suatu peristiwa pidana yang terjadi dan sangat berguna bagi penuntutan demi terciptanya kepastian hukum yang dicita-citakan. Menurut Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) secara tegas dan jelas dalam Pasal 1 butir (2) yang isinya yaitu : “tujuan penyidikan adalah untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tentang suatu tindak pidana yang terjadi dan guna menemukan tersangkanya”.

Sedangkan yang berwenang melakukan penyidikan menurut KUHAP pada Pasal 6 ayat (1) adalah :

- a. Pejabat Polisi Negara Republik Indonesia
- b. Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus oleh undang-undang.

Penyidik dalam perkara tindak pelanggaran lalu lintas, selain Penyidik Kepolisian, Penyidik Pegawai Negeri Sipil dilingkungan Dinas Perhubungan (DISHUB) juga memiliki kewenangan untuk melakukan penyidikan atas pelanggaran lalu lintas. Penjelasan atas Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa berkaitan dengan tugas dan wewenang penyidik PPNS Dinas Perhubungan (DISHUB) dalam undang-undang ini mengatur bahwa, dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsi PPNS agar selalu berkordinasi dengan Kepolisian Republik Indonesia sebagai kordinator dan pengawas PPNS, dan dalam BAB XIX Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bagian Kesatu Pasal 259 ayat (1) huruf b Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan yaitu: Penyidik Pegawai Negri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut undang-undang ini.

Kewenangan PPNS dalam Paragraf 2 Pasal 262 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 huruf b berwenang untuk :

- a. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan tertentu.
- b. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- c. Melakukan pemeriksaan atas muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor ditempat penimbangan yang dipasang secara tetap;
- d. Melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memiliki persyaratan teknis dan laik jalan;
- e. Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, Pengujian Kendaraan Bermotor, dan Perizinan; dan/atau
- f. Melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas penyelenggara sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk mengangkat masalah ini dalam bentuk penelitian tesis dengan judul: **KEWENANGAN KEPOLISIAN REPUBLIK INDONESIA DAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PENANGGAPAN PELANGGARAN LALU-LINTAS (Studi Di Kalimantan Barat)**

Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang penelitian, maka dikemukakan permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Bagaimana penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran lalu lintas di Wilayah Hukum Polda Kalimantan Barat ?
2. Faktor-faktor apa yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di Wilayah Hukum Polda Kalimantan Barat ?
3. Bagaimanakah kewenangan yang dimiliki oleh Kepolisian dan Dinas Perhubungan secara atributif dalam penyelesaian pelanggaran lalu-lintas?

Faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas di Wilayah Hukum Polda Kalimantan Barat.

faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas menurut responden penelitian ini adalah: faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan.²

1. Faktor manusia

a. Mental dan perilaku manusia

Mental dan perilaku manusia sebagai pengguna jalan, merupakan salah satu faktor utama yang sangat berpengaruh terhadap situasi lalu lintas. Etika, sopan - santun, toleransi antar pengguna jalan, kematangan dalam pengendalian emosi serta kepedulian pengguna jalan di jalan raya akan menimbulkan sebuah interaksi yang dapat mewarnai situasi lalu lintas berupa hasil yang positif seperti terciptanya keamanan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas maupun dampak negatif yang dapat menimbulkan kesemrawutan, kemacetan, pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, sehingga mentalitas pengguna Jalan merupakan suatu hal yang fundamental dalam mewujudkan situasi lalu lintas yang baik.

²Hasil Wawancara Dengan Responden Penelitian ini. Lihat pula Warpani, S.P, 2002, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ITB, Bandung, 2002, Hlm. 108. Muhammad Ikhsan, Makalah Seminar Lalu Lintas Dan Permasalahannya, Yogyakarta, 10 Juli 2009. Hlm. 3-5

Mental dan perilaku pengguna jalan merupakan suatu cerminan budaya berlalulintas, hal ini tidak dapat dibentuk secara instant oleh suatu lembaga tertentu, baik lembaga pendidikan maupun lembaga lainnya, tetapi terbentuk secara berkesinambungan mulai kehidupan sehari-hari dalam keluarga, lingkungan dan situasi lalu lintas yang kasat mata secara keseharian selalu terlihat oleh pengguna jalan sehingga membentuk kultur mentalitas berlalu lintas seseorang.

b. Pengetahuan

Dalam menciptakan dan memelihara Keamanan, Keselamatan, Ketertiban serta Kelancaran Lalu lintas, telah dilakukan pengaturan yang disesuaikan dengan perkembangan situasi lalu lintas yang ada dengan mempertimbangkan perkembangan teknologi di bidang transportasi baik yang berhubungan dengan kendaraan, sarana dan prasarana jalan serta dampak lingkungan lainnya dalam bentuk suatu aturan yang tegas dan jelas serta telah melalui proses sosialisasi secara bertahap sehingga dapat dijadikan pedoman dalam berinteraksi di jalan raya.

Setiap Pengguna Jalan wajib memahami setiap aturan yang telah dibakukan secara formal baik dalam bentuk Undang-Undang, Perpu, Peraturan Pemerintah, Perda dan aturan lainnya sehingga terdapat satu persepsi dalam pola tindak dan pola pikir dalam berinteraksi di jalan raya. Perbedaan tingkat pengetahuan dan atau pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakkan hukum di jalan raya.

Selain pemahaman terhadap pengetahuan tentang peraturan perundang-undangan yang berlaku, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan merupakan suatu hal yang tidak dapat diabaikan, setiap kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda dalam penanganannya, pengetahuan terhadap karakteristik kendaraan sangat berpengaruh terhadap operasional kendaraan di jalan raya yang secara otomatis akan berpengaruh pula terhadap situasi lalu lintas jalan raya, pengetahuan tentang karakteristik kendaraan bisa didapat dengan mempelajari buku manual kendaraan tersebut serta dengan mempelajari karakter kendaraan secara langsung (fisik).

c. Keterampilan

Kemampuan dalam mengendalikan/mengendarai/mengemudi kendaraan bermotor maupun tidak bermotor di jalan raya akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas, yang tertib, lancar dan aman. Keterampilan mengemudi kendaraan bermotor hanya diperoleh melalui serangkaian pelatihan/kursus yang diselenggarakan oleh berbagai lembaga pelatihan mengemudi sebelum seseorang memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM).

2. Kendaraan

Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Kendaraan merupakan salah satu faktor utama yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya yang dikendalikan oleh manusia, interaksi antara manusia dan kendaraan dalam satu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan (laik jalan) kendaraan

tersebut untuk dioperasikan di jalan raya. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi situasi lalu lintas jalan raya yang melibatkan kendaraan dapat di bagi dalam 2 (dua) faktor utama yaitu :³

a. Kuantitas Kendaraan

Pertambahan jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya menunjukkan angka yang signifikan, hal ini merupakan sebuah manifestasi dari Laju pembangunan Nasional seiring dengan era globalisasi menuntut adanya percepatan dalam bidang perekonomian dan keamanan tuntutan perkembangan di sektor lainnya yang mengharuskan adanya percepatan mobilitas untuk pencapaian hasil secara optimal, apabila dipandang dari sisi ekonomi dan teknologi perindustrian memang hal ini merupakan sebuah prestasi yang sangat baik tetapi setiap suatu perubahan atau perkembangan di satu sektor akan menimbulkan dampak pada sektor yang lainnya, apabila tidak segera disikapi secara cepat dan akurat hal ini justru akan menimbulkan dampak negatif pada sektor tertentu.

Persaingan ekonomi dan perindustrian dalam era pasar bebas memang sudah mulai dirasakan, dimana sekarang semakin banyaknya produsen kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat atau lebih bahkan dewasa ini telah muncul pula kendaraan yang digerakan secara mekanik tetapi dengan menggunakan tenaga baterai, dengan banyaknya kompetitor dalam bidang otomotif memaksa setiap produsen melakukan promo yang mampu menarik konsumen untuk membeli produknya, segala upaya dilakukan baik

³Muhammad Ikhsan, *Ibid.*

dengan memberikan hadiah, potongan harga bahkan dalam perkembangan terkini setiap dealer maupun ATPM telah bekerja sama dengan persaingan usaha di bidang finansial yang tidak kalah ketatnya dalam bentuk kredit angsuran kendaraan bermotor mulai dari bunga angsuran ringan sampai dengan pemberian kemudahan uang muka yang sangat ringan bahkan ada yang mempromosikan tanpa uang muka setiap konsumen telah dapat memiliki kendaraan bermotor, persaingan usaha seperti ini memberikan kemudahan dan keringanan bagi masyarakat konsumen disamping itu apabila ditinjau dari aspek kesejahteraan hal ini memberikan kontribusi positif sehingga tidak dapat dielakan lagi dengan gencarnya promo serta kemudahan baik biaya maupun fasilitas menimbulkan dampak semakin tingginya kecepatan penambahan jumlah kendaraan bermotor khususnya roda dua.

Tingginya tingkat angka penambahan kendaraan bermotor apabila ditinjau dari sektor keamanan dan keselamatan transportasi lalu lintas jalan raya menimbulkan dampak permasalahan yang cukup serius, apalagi bila dibandingkan dengan penambahan panjang dan lebar ruas jalan yang sangat sedikit mengakibatkan semakin rumit dampak permasalahan yang ditimbulkan. Dapat dirasakan oleh seluruh pengguna jalan bahwa dari tahun ke tahun penambahan lokasi dan ruas penggal jalan raya yang rawan kepadatan, kemacetan dan kesemrawutan semakin bertambah jumlahnya, situasi seperti ini tidak dapat dipecahkan oleh hanya satu instansi saja tetapi memerlukan solusi pemecahan secara terpadu dari semua stake holder dan pengguna jalan itu sendiri untuk dapat merumuskan solusi yang tepat dan dapat diaplikasikan secara cepat untuk mampu mengatasi setiap permasalahan yang muncul

sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing serta peranserta masyarakat pengguna jalan itu sendiri.

b. Kualitas Kendaraan

Kendaraan bermotor saat ini dirancang telah mempertimbangkan aspek keamanan yang berhubungan dengan pemakai jalan dan angkutan barang dilain pihak juga mempertimbangkan tentang gerak kendaraan itu sendiri dalam kaitannya dengan arus lalu lintas. Kendaraan bermotor sebagai hasil produksi suatu pabrik, telah dirancang dengan suatu nilai faktor keamanan untuk menjamin keselamatan bagi pengendaranya. Kendaraan harus siap pakai, oleh karena itu kendaraan harus dipelihara dengan baik sehingga semua bagian mobil berfungsi dengan baik, seperti mesin, rem kemudi, ban, lampu, kaca spion, sabuk pengaman, dan alat-alat mobil. Dengan demikian pemeliharaan kendaraan tersebut diharapkan dapat :

- 1) Mengurangi jumlah kecelakaan;
- 2) Mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya;
- 3) Mengurangi besar kerusakan pada kendaraan bermotor;
- 4) Kendaraan dapat tetap laik jalan;
- 5) Komponen kendaraan selalu dalam kondisi siap untuk dioperasikan secara baik sesuai dengan kebutuhan pada saat dikemudikan.

Perbedaan pola pandang dan kepentingan dari setiap individu masyarakat pengguna jalan mengakibatkan adanya perubahan spesifikasi kendaraan bermotor sesuai dengan rancangan standard keamanan yang telah ditetapkan, dengan berbagai alasan pola pandang dan kepentingan banyak kendaraan dilakukan modifikasi yang mempengaruhi standard kelengkapan keamanan

yang ada seperti penggantian spion sepeda motor standard menjadi spion modifikasi yang hanya memenuhi syarat formal tetapi tidak memenuhi syarat fungsi keamanannya bahkan banyak pula yang hanya memasang spion sebelah saja (satu spion) ataupun tidak melengkapi spion sama sekali, penggantian knalpot baik roda dua maupun roda empat dari standard menjadi modifikasi yang memiliki tampilan dan suara berbeda dan cenderung memekakan telinga bahkan dalam situasi tertentu dengan sengaja melepaskan knalpotnya, penggantian struktur pegas / suspensi kendaraan dengan ketinggian ekstrim baik yang dibuat sangat tinggi atau dibuat sangat rendah, hal ini menimbulkan dampak ketidak stabilan kendaraan serta mempengaruhi kelenturan dan sistem kejut dari fungsi pegas sehingga pada saat pengereman tidak dapat dikendalikan secara baik, masih banyak perubahan lain yang dilakukan sehingga mengakibatkan kualitas kendaraan bermotor tidak lagi memenuhi spesifikasi keamanan baik bagi pengemudi / pengendaranya maupun pengguna jalan lainnya termasuk lingkungan.

Selain perubahan secara fisik / modifikasi kendaraan, perawatan dan usia pakai kendaraan sering kali menjadi permasalahan terhadap keamanan dan keselamatan jalan raya, di lapangan kita sering menemukan asap knalpot yang mengeluarkan asap yang jauh melebihi batas gas buang emisi tidak saja menyebabkan polusi udara tetapi terhalangnya jarak pandang pengguna jalan lainnya, perawatan komponen mesin, rem, bam, dan komponen lain sering kali menjadi penyebab utama terjadinya suatu kemacetan, kesemrawutan bahkan kecelakaan lalu lintas, kesadaran pengguna jalan terhadap kepedulian pada laik jalan kendaraan bermotornya merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam mewujudkan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

3. Jalan

Transportasi di jalan sebagai salah satu moda transportasi tidak dapat dipisahkan dari moda-moda transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan di masa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan moda transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional.

Jaringan transportasi jalan merupakan serangkaian simpul dan / atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

4. Lingkungan

Lingkungan alam atau lingkungan binaan sangat mempengaruhi keselamatan lalu lintas. Bukit atau pohon yang menghalangi pandangan, tanjakan terjal, serta tikungan tajam merupakan faktor alam yang perlu mendapat perhatian dalam pengelolaan lalu lintas. Cuaca buruk juga mempengaruhi keselamatan arus lalu lintas. Hujan yang deras atau berkabut menjadikan pandangan pengemudi sangat terbatas sehingga mudah sekali terjadi kesalahan antisipasi.

5. Norma Sanksi

Norma sanksi hakikatnya merupakan norma penegak dari suatu peraturan perundang-undangan. Tanpa norma sanksi, maka pelaksanaan

peraturan perundang-undangan tidak akan efektif. Norma sanksi diformulasikan ke dalam peraturan perundang-undangan karena adanya perbuatan yang dilarang, diperintahkan, diwajibkan, atau diharuskan. Jika norma larangan, perintah, kewajiban, dan keharusan tidak ditopang oleh norma sanksi, maka peraturan perundang-undangan tidak memiliki daya paksa untuk dipatuhi oleh subyek hukum yang diikatnya dan ditegakkan oleh lembaga/aparatur penegak hukum yang berwenang. Karena itu, tujuan umum diaturnya norma sanksi, adalah untuk:

- a. Mencegah terjadinya perbuatan melawan hukum terhadap peraturan perundang-undangan;
- b. Menindak setiap perbuatan yang melanggar peraturan perundang-undangan;
- c. Menghukum setiap perbuatan yang melanggar peraturan perundang-undangan;
- d. Memberikan efek jera kepada pelaku yang melanggar peraturan perundang-undangan;
- e. Memberikan kesadaran hukum kepada masyarakat untuk mematuhi ketentuan hukum yang berlaku agar diperoleh ketertiban, rasa aman, kedamaian, dan kesejahteraan dalam tata kehidupan berpribadi, bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara.

Kewenangan Kepolisian Dan Dinas Perhubungan Dalam Penyelesaian Pelanggaran Lalu-Lintas

Membahas kewenangan penegakan hukum lalu lintas tidak hanya mengetahui tentang pemeriksaan kendaraan bermotor berdasarkan PP 42 tahun 1993 tetapi perlu dikaji penegakan hukum lalu lintas dari tataran tugas dan kewenangan aparat penegak hukum lalu lintas yaitu Polri dan PNS tertentu yang diberikan kewenangan oleh UU (termasuk setiap orang berhak melakukan

penegakan hukum lalu lintas yang bersifat terbatas/dalam hal tertangkap tangan). Penegakan hukum lalu lintas melalui pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan adalah kegiatan dan tindakan pemeriksa Poiri dan pemeriksa PNS DLLAJ di jalan yang dilakukan hanya apabila terjadi peningkatan angka pelanggaran dan kecelakaan dan atau kejahatan lalu lintas (Pasal 9 PP 42/1993 dasar hukum Poiri dan pasal 10 PP 42 tahun 1993 untuk Pemeriksa PNS tertentu).

Peningkatan angka pelanggaran seperti dibaca pada pasal 9 dan pasal 10 PP 42/1993 dapat diketahui setelah ada evaluasi data-data kegiatan rutin yang dilakukan oleh petugas Poiri dan petugas DLLAJ berdasarkan kewenangannya. Kewenangan petugas Poiri cq Polantas di jalan berdasarkan Pasal 14 ayat 1 b Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 yaitu tugas rutin di jalan melalui TURJAGWALI yang dimungkinkan untuk menindak pelanggar lalu lintas tertangkap tangan dan melakukan pendataan kecelakaan lalu lintas demi mewujudkan lalu lintas yang aman tertib dan lancar. Petugas DLLAJ tertentu berdasarkan pasal 2 ayat (4) PP 43 tahun 1993 melakukan tugas pemantauan dan penilaian atas kebijaksanaan yang ditetapkan menyangkut perintah dan larangan di jalan (Rambu, Marka dan Apil), yang dimungkinkan untuk menindak pelanggar lalu lintas yang diketemukan tertangkap tangan. Tugas DLLAJ yang lain adalah melakukan pemeriksaan izin angkutan dik luar terminal (Baca penjelasan pasal 53 ayat 2 huruf e) dalam keadaan tertentu.

Mengingat ketentuan pasal 68 UULAJ yang menyebutkan jenis-jenis pelanggaran lalu lintas yang diatur pada pasal 54 s.d 67 UULAJ merupakan tindak pidana maka tentunya konstruksi pasal 111 KUHP yang terkait dengan tindak pidana tertangkap tangan juga digunakan sebagai acuan/dasar hukum

petugas Polantas dan petugas DLLAJ tertentu dalam penegakan hukum lalu lintas yang dilakukan secara rutin di jalan.

Dengan demikian membahas kewenangan penegakan hukum lalu lintas harus secara utuh dan tidak sepotong-potong karena pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan apabila terjadi peningkatan angka pelanggaran dan kecelakaan setelah dianalisa dan dievaluasi oleh Polantas dan Petugas DLLAJ (pasal 9 dan 10 PP 421993).

Kewenangan terhadap pelanggaran hukum lalu lintas dilakukan adalah suatu upaya yang dilakukan oleh aparat yang diberi wewenang (Polri dan PNS LLAJ) untuk memelihara tegaknya hukum lalu lintas yaitu semua peraturan perundang-undangan lalu lintas (UU, PP, Keppres dan Perda). Pembahasan materi penegakan hukum diawali dengan menjelaskan tugas rutin yang dilakukan oleh :

1. Polri

- a. Tugas TURJAGWALI di jalan, apabila menemukan pelanggaran lalu lintas ditindak dengan menggunakan blanko Tilang.
- b. Tugas penyelidikan dan penyidikan kecelakaan lalu lintas.
- c. Kejahatan menyangkut kendaraan bermotor.
- d. Puldata langgar dan laka lantas dan Anev data-data poin a s.d c dalam periode tertentu sesuai pasal 9 PP 42/1993 dan Pasal 15 UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang sistem informasi kriminal nasional.

2. PNS DLLAJ

- a. Tugas pemantauan dan penilaian atas kebijaksanaan yang ditetapkan berdasarkan perintah dan larangan di jalan (Rambu, Marka dan Apill) sesuai pasal 2 ayat 4 PP 43/1993 apabila menemukan pelanggaran lalu lintas wajib

untuk menindak (pasal 111 KUHAP) dengan menggunakan Berita Acara berdasarkan pasal 121 KUHAP. Sedangkan Pasal 75 KUHAP berupa acara pemeriksaan cepat (pasal 205-210 KUHAP).

- b. Dalam keadaan tertentu pemeriksaan izin trayek diluar terminal (Pasal 53 ayat 2 huruf e).
- c. Melakukan analisa dan evaluasi atas data-data poin a dan b dalam periode tertentu.

Hasil wawancara penulis dengan Polantas Polda Kalimantan Barat di lapangan bahwa apabila data-data pelanggaran, kecelakaan dan kejahatan menyangkut kendaraan bermotor meningkat maka dilakukan koordinasi dengan pihak PNS LLAJ untuk pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Sebaliknya juga bagi PNS LLAJ apabila data-data pelanggaran dan kecelakaan akibat tidak laik jalan maupun ketidak taatan pemilik untuk menguji kendaraan meningkat dilakukan koordinasi dengan Polri.

Pemeriksaan kendaraan bermotor dilakukan secara gabungan (pasal 18 PP 42 tahun 1993) dengan mempedomani tugas masing-masing instansi yaitu :

1. Pemeriksa Polri mempedomani pasal 3 PP 42 tahun 1993 menyangkut persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan bermotor yaitu SIM, SINK, STCKB, TNKB dan TCKB.
2. Pemeriksa PNS LLAJ mempedomani pasal 4 PP 42 tahun 1993 meliputi persyaratan teknis dan laik jalan serta kewajiban memiliki tanda bukti lulus uji untuk kendaraan bermotor yang wajib uji termasuk penggunaan sabuk keselamatan (jika telah diberlakukan).

Konstruksi PP 42/1993 dan rumusan menyangkut pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang terkait dengan kewenangan menghentikan kendaraan bermotor dikategorikan sebagai berikut :

1. Dalam hal kegiatan rutin yang dilakukan oleh PNS DLLAJ dalam rangka pemantauan dan penilaian (Pasal 2 ayat (4) PP 43 tahun 1993 dan pasal 53 ayat 2 huruf e UU Nomor 14/1992 wajib hukumnya Petugas DLLAJ menindak pelanggaran lalu lintas tertangkap tangan dan untuk itu terkait juga dengan menghentikan kendaraan bermotor.
2. Jika kegiatan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan secara gabungan (Pasal 18 PP 42 tahun 1993) maka kewenangan menghentikan kendaraan bermotor adalah Polri. Hal demikian untuk mempertegas kejelasan obyek yang diperiksa dan tanggung jawab tugas serta kewenangan umum Polantas. (Penjelasan pasal 3 dan 4 PP 42 tahun 1993)⁴.

Permasalahan dalam penafsiran keberadaan petugas DLLJ/Dishub di jalan oleh masyarakat adalah :

- a. Karena petugas Polri kurang memahami tugas dan kewenangannya dibidang lalu lintas sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, untuk itu selalu mengklaim bahwa DLLAJ tidak boleh menindak pelanggaran lalu lintas kecuali didampingi Polri di jalan.
- b. Petugas Polri khususnya Polantas belum berperan aktif dibidang Koorwas atas petugas PNS DLLAJ/Dishub terkait dengan penyelenggaraan fungsi lalu lintas dan penyidikan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Hal demikian jelas ditemukan dalam pendataan pelanggaran lalu lintas oleh PNS DLLAJ antara lain : 1) PNS DLLAJ setiap menindak pelanggaran tidak pernah

⁴Hasil wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat

mengirimkan data pelanggaran ke Polri. 3) memberi petunjuk apalagi menegur jika ada kekeliruan /kesalahan.

- c. Data pelanggaran lalu lintas untuk kepentingan pembangunan nasional yang dikelola Polri berdasarkan pasal 15 UU Nomor 2 tahun 2002 hanya dari data penindakan Polri semata.
- d. Kekeliruan diatas hanya dapat diperbaiki apabila setiap petugas Polri memahami tugas dan perannya sebagai penegak hukum lalu lintas dan perannya selaku koorwas terhadap penyidik PNS tertentu. Jangan lagi petugas Polri hanya mengeluh tindakan DLLAJ dalam penindakan pelanggaran, pengawasan tetapi wajib hukumnya untuk memberikan petunjuk, bimbingan dan pelatihan.⁵

Berdasarkan pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 tahun 2002 disebutkan bahwa Fungsi Kepolisian dilakukan oleh Polri dibantu oleh Polsus, Penyidik PNS dan alat PAM Swakarsa sesuai dengan ketentuan perundang-undangannya. Tugas Pengaturan, Penjagaan dan Patroli lalu lintas. Tugas -tugas pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas dan patroli lalu lintas adalah merupakan tugas yang dilakukan oleh petugas yang berwenang melakukan fungsi Kepolisian, yaitu Polri, Polsus bidang lalu lintas, Penyidik PNS lalu lintas, dan alat PAM Swakarsa dibidang lalu lintas. a. Petugas Polisi berseragam (Lalu Lintas dan Sabhara).

Penyidik PNS DLLAJ/Dishub terkait juga dengan pemeriksa yang bukan penyidik. Alat Pamswakarsa dibidang lalu lintas terkait dengan keberadaan Kewenangan dibidang lalu lintas berdasarkan ketentuan perundang-undangan adalah :

⁵Hasil Wawancara dengan Dirlantas Polda Kalimantan Barat

- a. Polri dan Penyidik PNS/Pemeriksa berdasarkan Undang-Undang Nomor 14/1992 dan Pasal 6 KUHAP.
- b. Polisi Pamong Praja dan Dinas Tramtib dll berdasarkan Undang-Undang Nomor 34 tahun 1999 tentang Pemda Provinsi Kalimantan Barat dan Perda Nomor 12 tahun 2003.

Dengan demikian jelas bahwa Polri dan terkait lainnya berdasarkan UU dan Perda dapat melakukan pengaturan penjagaan dan patroli lalu lintas di wilayah Provinsi Kalimantan Barat. Kewajiban Polantas Terhadap Pemeriksa PNS LLAJ dan Penyidik PNS LLAJ dan Aparat terkait lainnya dibidang LLAJ adalah sebagai berikut :

a. Pembinaan :

- 1. Pemeriksa PNS DLLAJ adalah pegawai PNS tertentu yang diberikan wewenang untuk melakukan tugas pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan berdasarkan UU Nomor 14 tahun 1992 tentang LLAJ dan PP Nomor 42 tahun 1992.
- 2. Penyidik PNS DLLAJ adalah pegawai PNS tertentu yang berdasarkan UU Nomor 8 tahun 1981 diberikan wewenang untuk melakukan penyidikan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan (Pasal 53 UULAJ).
- 3. Penyelenggaraan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan merupakan tindakan Kepolisian khususnya dibidang lalu lintas sebagai upaya paksa dan bersinggungan dengan HAM untuk itu pembinaan teknis dilakukan oleh Polri cq Polantas.
- 4. Penyelenggaraan penyidikan oleh penyidik PNS tertentu dibidang LLAJ berdasarkan UU Nomor 8 tahun 1981 dan UU Nomor 14 tahun 1992 koordinasi dan pengawasannya (Koorwas) oleh penyidik Polri.

b. Operasional :

1. Pada prinsipnya petugas DLLAJ keberadaannya di jalan setiap saat karena tanggungjawabnya dibidang pembinaan LLAJ (Pasal 4 UU No. 14 tahun 1992). Reran LLAJ dibidang teknis LLAJ dan menyelenggarakan fungsi kepolisian dibidang lalu lintas tertentu di jalan meliputi tugas-tugas :
 - a) Sebagai aparat teknis melakukan manajemen rekayasa II (pasal 2 ayat 4 PP 43 tahun 1993).
 - b) Sebagai pemeriksa PNS LLAJ dalam melakukan tugas pemeriksaan kendaraan bermotor (pasal 2 dan 6 PP 42 tahun 1993).
 - c) Sebagai penyidik PNS (pasal 6 ayat 2 b dan pasal 53 UU 14 tahun 1992).
 - d) Sebagai penguji kendaraan bermotor (pasal 133-136 PP 44 tahun 1993).
 - e) Sebagai saksi ahli (pasal 120 dan 187 KUHAP).
2. Peran dan tugas diemban oleh petugas LLAJ dalam menyelenggarakan manajemen dan rekayasa lalu lintas (pasal 2 PP 43 71993) adalah sebagai berikut :
 - a) Melakukan kegiatan pengaturan lalu lintas bersifat perintah dan larangan (Rambu, Marka dan Alat pemberi isyarat lalu lintas/Apill).
 - b) Mengusulkan ke DPRD melalui Kepala Daerah rambu, marka dan apill untuk ditetapkan dengan Peraturan Daerah.
 - c) Melakukan pemantauan dan penilaian atas kebijaksanaan yang ditetapkan.
 - d) Melakukan tindakan korektif (perbaikan, penyempurnaan, 9 pergantian).
 - e) Memberikan penyuluhan dan bimbingan kepada masyarakat atas kebijaksanaan yang telah ditetapkan.

Peran petugas LLAJ pada pemeriksaan kendaraan bermotor di dalam hal ditemukan pelanggaran lalu lintas tertangkap tangan (Pasal 111 KUHAP Yo pasal 1 butir 19 KUHAP) petugas PNS DLLAJ wajib penindakan dan menyerahkan ke penyidik PNS dan atau ke Penyidik Polri. Petugas LLAJ yang bukan pemeriksa dan penyidik memberikan tanpa bukti penyitaan kepada pengemudi dan diperintahkan menghadap penyidik untuk dibuat Berita Acara.

Dari penjelasan tersebut diatas dalam rangka upaya menciptakan Kawasan Tertib Lalu-lintas merupakan tugas semua pihak, khususnya Pemerintah Daerah, terutama Dinas Perhubungan. Kerjasama Satlantas dengan Dinas Perhubungan (DLLAJ) saat ini masih belum optimal. Dinas Perhubungan sebagai representasi dari Pemda yang berfungsi membuat aturan tentang marka lalu lintas, rambu lalu lintas, dan fasilitas fisik lalu lintas lainnya masih kurang optimal. Sementara itu, Polres yang berperan menegakkan aturan lalu lintas seringkali kurang optimal dalam berkomunikasi dan berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan (DLLAJ).

Dinas Perhubungan masih belum menyadari pentingnya kawasan tertib lalu lintas bagi keselamatan lalu lintas di jalan raya. Dinas Perhubungan belum memahami bahwa salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas akibat dari kurang lengkapnya marka jalan dan kurang tersedianya rambu-rambu lalu lintas yang dipasang di jalan raya sehingga membuat tingkat kecelakaan di jalan raya semakin tinggi.

Dinas Perhubungan masih memandang bahwa kawasan tertib lalu lintas merupakan tugas polri semata sehingga tidak ada kaitan dengan Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan masih bersifat ego sektoral dan masih enggan untuk menciptakan kawasan tertib lalu lintas secara bersama-sama. Ada kesan, seolah-olah Dinas Perhubungan akan mengambil alih fungsi kepolisian sebagai

aparatur pengatur lalu lintas sebagaimana diamanatkan dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bahkan, sampai dengan saat ini, masih ada wacana yang berkembang bahwa terjadi tumpang tindih kewenangan antara Polri dan Pemda. Pemda yang diwakili oleh Dinas Perhubungan menginginkan bahwa pembuatan aturan lalu lintas sekaligus penegakkan serta pengaturan lalu lintas ditangani oleh Dinas Perhubungan. Lebih jauh lagi, Dinas Perhubungan menginginkan bahwa pembuatan SIM ditangani oleh Dinas Perhubungan. Wacana ini tentu akan mempengaruhi kerjasama satlantas dengan Dinas Perhubungan dalam menciptakan kawasan tertib lalu lintas.

Kawasan tertib lalu lintas sangat penting bagi semua masyarakat sehingga segala aktifitas di jalan raya dapat dilakukan secara tertib, disiplin dan patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas yang ada. KTL diharapkan akan mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas di jalan raya, mengurangi kemacetan, dan akan menciptakan kawasan yang aman dan nyaman sehingga akan mendukung program pembangunan daerah.

Optimalisasi kerjasama lintas dengan Dinas Perhubungan adalah dengan mendorong Dinas Perhubungan untuk membuat Perda KTL yang dapat dijadikan sebagai payung hukum bagi antas Polda untuk menegakkan KTL secara tegas dan tepat. Perda KTL dapat dijadikan landasan hukum bagi lintas Polda dalam menertibkan para pengendara kendaraan bermotor yang melanggar aturan lalu lintas sehingga dapat dilakukan penindakan hukum lebih lanjut yang pada gilirannya akan menimbulkan efek jera bagi masyarakat yang ugal-ugalan di jalan raya. Dalam rangka mengawasi pelaksanaan Perda KTL di jalan raya, lintas Polda dapat mendorong dan melibatkan aparat dari Dinas Perhubungan untuk bersama-sama saling melakukan pengawasan sehingga akan menciptakan KTL

yang aman, nyaman dan tertib. Antara personil Satlantas Polda dan personil Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Barat dapat secara bersama-sama melakukan patroli dan operasi lalu lintas secara gabungan sehingga akan efektif dalam menciptakan KTL.

Dirlantas Polda Kalbar dan Dinas Perhubungan Pemda juga dapat menciptakan mekanisme sidang lalu lintas bagi para pengendara kendaraan bermotor secara cepat, akurat dan efektif dengan menjalin kerjasama dengan dinas pendapatan, pihak kejaksaan dan pengadilan sehingga sanksi berupa denda uang / materi dapat masuk ke kas negara yang bersifat legal sehingga akan menimbulkan percontohan bagi daerah lain.

Selain itu, Dirlantas Polda Kalbar juga dapat mendorong Dinas Perhubungan Pemda untuk menciptakan KTL yang diperluas tidak hanya di kawasan jalan protokol saja melainkan juga ke jalan-jalan lain sehingga secara bertahap seluruh wilayah kota / kabupaten akan tercipta KTL. Diharapkan, dengan penetapan KTL melalui Perda KTL yang dilakukan secara bertahap akan menjadi wilayah percontohan sehingga mendukung pelaksanaan proses pembangunan daerah.

Kesimpulan

1. Penegakan Hukum Terhadap Pelanggaran lalu lintas di Wilayah Hukum Polda Kalimantan Barat disebabkan oleh faktor disiplin berlalu lintas yang masih lemah dari berbagai usia warga masyarakat, yang didominasi oleh pelanggar usia **16-30 tahun** sebanyak **32.669 atau 36,09%**, **disusul usia 31-40 Tahun sebanyak 20.121 atau 22,22%**, serta adanya pelanggar usia muda antara **10-15** sebanyak **7.471 atau 8,25%**, yang seharusnya belum diperbolehkan mendapatkan SIM untuk mengendarai kendaraan roda dua

dan roda empat. Sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas, adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan.

2. Kewenangan yang dimiliki oleh Kepolisian dan Dinas Perhubungan secara atributif dalam penyelesaian pelanggaran lalu-lintas yaitu bahwa Kewenangan PPNS Dinas Perhubungan bidang LLAJ dilaksanakan di Terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Kewenangan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dapat dilakukan oleh PPNS bidang LLAJ dengan wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilakukan oleh PPNS Dinas Perhubungan bidang LLAJ dengan wajib didampingi oleh Petugas Polri meliputi pemeriksaan tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji, fisik Kendaraan Bermotor, daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang, dan/atau izin penyelenggaraan angkutan. Namun untuk pemeriksaan SIM, STNKB, STCKB, TCKB hanya dapat dilakukan oleh Petugas Polri..
3. Upaya penegakan hukum pelanggaran lalu lintas di wilayah Kalimantan Barat dapat dilakukan secara terfokus :
 - a. berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan terhadap pengguna jalan yang melakukan pelanggaran berupa : penindakan pelanggaran Helm, Sabuk pengaman dan kelengkapan kendaraan bermotor; Pengguna jalan lainnya berupa : penindakan pelanggaran SIM, Kecepatan, rambu, marka dan lainnya, serta; kepentingan pengungkapan kasus pidana berupa : penindakan pelanggaran STNK, Nomor rangka, nomor mesin dan lainnya).

- b. Dilaksanakan tidak hanya pada saat Operasi Kepolisian saja tetapi dilaksanakan pula pada lokasi dan jam rawan menurut hasil analisa dan evaluasi yang dilaksanakan oleh bagian analis lalu lintas di lingkungan Polri dalam upaya memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- c. Mengimplementasikan Perpolisian Masyarakat dalam Fungsi lalu lintas yang dilaksanakan secara berkesinambungan dalam kebersamaan yang saling mendukung tanpa harus mencampuri fungsi, tugas, tanggung jawab dan kewenangan masing-masing instansi yang terkait didalamnya.

Daftar Pustaka

- Ahmad Ali, 1986, *Menguak Tabir Hukum (Suatu Filosofis dan Sosiologis)*, Toko Gunung Agung, Jakarta.
- Bachsan Mustafa, 1985, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Alumni, Bandung.
- Baharuddin Lopa, 1984, *Hukum Laut, Pelayaran dan Perniagaan*, Alumni, Bandung.
- C.S.T. Kansil, 1977, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, PN. Balai Pustaka, Jakarta.
- Hussey Umar, 2001, *Hukum Maritim Dan Masalah-Masalah Pelayaran Di Indonesia*, Pustaka Sinar Harapan Bekerjasama Dengan Persatuan Pelayaran Niaga Indonesia, Jakarta.
- Imam Sjahputra Tunggal, dkk., 1997, *Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran Dan Penerbangan di Indonesia*, Harvarindo, Jakarta.
- Indoharto, 1991, *Usaha Memahami Undang-Undang Tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Sinar Harapan, Jakarta.
- Litvack, Jennie and Jessica Seddon, editors, 1999, *Decentralization-Briefing Notes*, World Bank Institute.
- Marbun, S.F., 1997, *Peradilan Administrasi Negara Dan Upaya Administratif Di Indonesia*, Liberty, Yogyakarta.
- dan Moh. Mahfud MD., 1987, *Pokok-Pokok Hukum Administrasi Negara*, Liberty, Yogyakarta.
- Marcus Lukman, 2001, *Penerapan statistika Non Parametrik Dalam Penelitian*, Diktat Ajar Program Pascasarjana Ilmu Hukum, Surabaya.
- Philipus Mandiri Hadjon, 1994, *Pengantar Hukum Administrasi Indonesia*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Prajudi Admosudirdjo, 1981, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1985, *Metode Penelitian Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sadu Wasistiono, dkk., 2002, *Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.

- Soleman B. Taneko, 1993, *Pokok-Pokok studi Hukum Dalam Masyarakat*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Soerjono Soekanto, 1982, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta.
- , 1993, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- , dan Sri Mamoedji, 2003, *Penelitian Hukum Normatif*, Rajawali Jakarta.
- Soerojo Wignjodipoero, 1988, *Pengantar Ilmu Hukum*, CV. Mas Agung, Jakarta.
- Spelt dan Ten Berge (disunting oleh Philipus M. Hadjon), 1993, *Pengantar Hukum Perizinan*, Yuridika, Surabaya.
- Sudikno Mertokusumo, 1996, *Mengenal Hukum Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta.
- Tjuk Sukardiman, 2002, *Kebijakan Departemen Perhubungan Dalam Pengelolaan Wilayah Laut (Termuat Dalam Buku Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.
- Tubagus Aat syafa'at, 2002, *Peluang Pengelolaan Pelabuhan Oleh Pemerintah Kota Cilegon (Termuat Dalam Buku Pengelolaan Sektor Perhubungan Dalam Rangka Penyelenggaraan Otonomi Daerah*, Pusat Kajian Pemerintah STPDN, Jakarta.
- Victor Situmorang, 1989, *Dasar-dasar Hukum Administrasi Negara*, Bina Aksara, Jakarta.